SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 14 y 37 minutos.)

Dese cuenta de un asunto entrado.

(Se da del siguiente:)

Centro de Propietarios de Automóviles con Taxímetro del Uruguay, envía copia de carta presentada al señor Ministro de trabajo y Seguridad Social, respecto a su reclamo a la empresa Puertas del Sur.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión tiene el agrado de recibir al Señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y a los señores integrantes del Directorio de AFE, a quienes cedemos el uso de la palabra.

SEÑOR MINISTRO.- Buenas tardes.

Hemos concurrido acompañados por el Directorio en pleno de AFE y por el señor Subsecretario del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, ingeniero Pablo Genta; el Director Nacional de Transporte, señor Felipe Martín y el Director General de Secretaría, señor Pablo Ferrer.

Nos encontramos en un proceso de transformación de AFE que todavía no ha culminado. Estamos en instancias de definición luego de un proceso de negociación del sindicato que representa a los trabajadores, lo que no quiere decir que el Directorio de AFE se haya quedado pasivo a la espera de cuáles podrían ser los desenlaces de la transformación que el Gobierno tiene pensado realizar a la empresa estatal.

Llegados a este punto, sería de mi agrado que el Presidente de la Administración de Ferrocarriles del Estado informara sobre la situación actual del Ente, los pasos que hemos dado, las transformaciones y mejoras que se han vivido a partir de la gestión de estos tres Directores, que es independiente al proceso que necesariamente va a tener que darse en la Administración de Ferrocarriles del Estado.

SEÑOR ORELLANO.- Buenas tardes, es un gusto estar aquí.

Mi nombre es Alejandro Orellano, soy Presidente de AFE y estoy acompañado por el Vicepresidente, Juan Silveira, y por el Director, Mauricio Cusano.

Tal como lo planteó el señor Ministro, teniendo en cuenta la última visita que hicimos a este recinto donde realizamos una presentación en la que establecimos los objetivos estratégicos y las líneas de acción, tal vez la idea ahora sea realizar una puesta a punto de estos tres pilares: infraestructura, material rodante y gestión.

Como bien dijo el señor Ministro, han ido ocurriendo cosas que son de público conocimiento en lo que respecta a la nueva estructura y al nuevo diseño ferroviario que va a tener la empresa.

En el plan estratégico que la Administración de Ferrocarriles del Estado había elaborado, presentamos tres grandes pilares: infraestructura, material rodante y gestión. Cuando hablábamos de infraestructura nos referíamos a la rehabilitación de vías y a la incorporación y mejoramiento de la red ferroviaria. Cabe mencionar que Uruguay cuenta hoy con 1700 kilómetros de una red total de 3000. En agosto del año pasado se culminaron los trabajos de rehabilitación de vía en el tramo Pintado-Rivera, en la Estación Florida. Se trata de 422 kilómetros que dan una señal importante en lo que respecta a la consecución del sistema ferroviario como un medio de transporte posible, eficiente y eficaz,

fundamentalmente enfocado a la logística y a la debida conectividad. Esto se puede asociar con otros proyectos que resultan estratégicos para el Ministerio y con otras empresas como la Administración Nacional de Puertos y el proyecto del Puerto Seco, que va a estar enclavado en la ciudad de Rivera. Asimismo, la unión del Puerto con el ferrocarril es muy importante por el acopio de carga que se puede hacer, de diferentes lugares, tanto a nivel nacional como para el exterior. La parte Sur de Río Grande va a tener salida por el puerto de Montevideo a través de un túnel aduanero vía ferroviario.

Esos 422 kilómetros que fueron realizados en conjunto con la Corporación Ferroviaria del Uruguay concluyeron -esto ya se sabe, simplemente estoy haciendo un mero recordatorio- y queda pendiente la rehabilitación de los otros dos grandes corredores. Esto representa la posibilidad de incidir directamente en el objetivo central de AFE, de estar entre el 10 y 15% del mercado total de cargas -de 20:000.000 estamos hablando de 3:000.000- y, para ello, tratamos de rehabilitar el tramo que va de Chamberlain -Algorta, Paysandú-Salto y Algorta-Fray Bentos, lo que en total suma unos 500 kilómetros más de vía, los que anexados a los 422 que hemos rehabilitado, alcanzan los 1000 kilómetros en 1.700 de red. En este caso, estamos trabajando de la misma manera. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas, la Corporación Ferroviaria del Uruguay y AFE están analizando la viabilidad de programas de financiamiento -que seguramente se harán a través de los préstamos internacionales del Focem- que permitan llevar adelante la rehabilitación en esas condiciones. Una vez que se tengan las autorizaciones correspondientes, se elaborarán los pliegos y se harán los llamados.

No obstante ello, con el objeto de copiar este modelo exitoso que hubo entre AFE y la Corporación Ferroviaria, también hemos acordado -y estamos trabajando en ello- la recuperación de un tramo de casi 30 kilómetros entre Tres Árboles y Salsipuedes. La idea es utilizar el mismo sistema de cambio de rieles y durmientes y la metodología que tiene la Corporación Ferroviaria -que, como los señores Senadores saben, si bien es cien por ciento estatal es una empresa de Derecho Privado- de recurrir al *know how* de los técnicos ferroviarios a efectos de incrementar la cantidad de kilómetros rehabilitados de vía. Incursionar en estos ramales tan importantes nos permite generar más certidumbre por parte del Estado.

A su vez, si analizamos por ejemplo, la conexión ferroviaria tanto de Salto como de Rivera concluimos que, en definitiva, el Uruguay a través de su puerto y del tren puede captar carga de productos de la región, lo que elevaría notoriamente la figura del puerto asociado con el tren.

Hemos incrementado, dentro de lo posible, la rehabilitación de infraestructura. En ese sentido, a los 422 kilómetros que tenemos le vamos a agregar estos 30 kilómetros y están dadas todas las condiciones para hacer la segunda etapa del tramo Pintado-Rivera. Para ello se va a hacer un llamado público a licitación. De esa manera, se podría realizar un nuevo trabajo sobre esa misma vía, se mejorarían las condiciones que harían posible la circulación a una velocidad promedio de 60 kilómetros y elevar el peso del transporte de la carga, de 18 a 20 toneladas por eje.

En cuanto al mantenimiento de la vía -fundamental a la hora de la conclusión del trabajo- la idea es que se realice en forma mecanizada, esto es, con máquinas específicas para que tenga una calidad igual a la de la región.

Con respecto al resto, como ya mencioné, se haría con financiamiento del Focem, para lo cual sería de aplicación la herramienta de la participación público privada aprobada por el Parlamento. Ese es el caso del tramo que va de Salto a Chamberlain o bien de Algorta a Fray Bentos. Esto depende de la potencialidad de la carga que exista porque a la hora de decidir qué tramo se rehabilita se hace un flujograma de carga, que es el estudio de la potencialidad de carga existente. En este caso, no solo se considera la carga real sino también la que se puede captar con ese tipo de trabajos. Hay que recordar, además, que en esa zona está presente el tema de la madera y de los granos, además de los contenedores.

Para culminar el tema de infraestructura, otro punto que nos encomendó analizar el Ministerio es el de la conexión ferroviaria con Salto y con Rivera. En el caso de Salto, la trocha, que es de 1.435 milímetros, es similar a la de Argentina, por lo que en ese caso lo que se debe hacer es homogeneizar el estado de la vía. Tal vez la parte que esté mejor sea la que va de Salto Grande a Salto, que son unos 11 kilómetros en excelente estado. Ahora bien, el objetivo es rehabilitar la línea

que va de Salto a Paysandú y el entronque de esta ciudad con Paso de los Toros, que es el corredor ferroviario central. De este modo vamos a tener una fluidez en el tráfico, como lo hemos comprobado con la corrida del tren de pasajeros denominado "El Tren de los Pueblos Libres".

En lo que respecta a Rivera -que tiene una trocha diferente a la de Brasil, que posee una trocha métrica mientras que la de Uruguay es de 1.435 milímetros- podemos confirmar en esta Comisión -así se lo transmitimos al señor Ministro y al señor Subsecretario- que en el reciente viaje de la delegación oficial nos comunicaron que el concesionario -que es ALL- a instancias de la Agencia Nacional de Transportes Terrestres, va a rehacer el tramo de 158 kilómetros entre Cacequi y Livramento. Además, nos confirmaron que a fin de año -tal como estaba establecido- los trabajos quedarán culminados y se podrá tener una vía del lado brasileño y del uruguayo, salvando la diferencia de trocha, en condiciones como para poder establecer algún acuerdo comercial. Esta es una excelente noticia con respecto al transporte de mercaderías como el cemento y la cebada, la cual tenía que llegar a la Estación de Livramento y de allí debía ser transbordada a camiones.

Entonces, a la noticia de la reconexión ferroviaria podemos agregar que se va a colocar un tercer riel en un tramo de tres kilómetros desde la Estación de Livramento a Rivera, para que en esta última se haga una estación de trasbordo. De esta forma, llegaríamos a tener una suerte de interoperabilidad ferroviaria, que funcionaba con anterioridad y que es un concepto muy normal en Europa. En consecuencia, estos tres kilómetros permitirían establecer acuerdos comerciales de captación de carga que, por los costos, podría salir por Río Grande del Sur o por el Puerto de Montevideo, y cada empresa operadora haría el transporte en el lado que le corresponde.

Estos son elementos que se agregan a la posibilidad de ampliación del espectro comercial que, en definitiva, es lo que hace AFE como empresa de carga.

Con respecto al material rodante y a la necesidad de contar con nuevo material tanto de locomotoras como de vagones, las restricciones financieras nos marcaban que era imposible realizar una adquisición en esta materia. Por eso es que hemos trabajado en acuerdos con clientes. A nivel de la prensa se hizo público el acuerdo al que se llegó con ANCAP, en donde los objetivos son comunes para ambas empresas. En el caso de AFE, el objetivo es transportar mercadería y para ANCAP lo principal es lograr el traslado de sus productos, tanto combustibles como cemento. La propuesta que se había hecho originalmente incluía la incorporación de material rodante, ya sea locomotoras como vagones. Por ello estamos estudiando el marco normativo para ver cuál es la mejor forma jurídica a efectos de poder contar con ese material para captar y desarrollar esa carga.

Aparte de ANCAP, hay otros emprendimientos privados interesados en el transporte y que están a la vera del corredor ferroviario central. Por ejemplo, UTE ha hecho una licitación con respecto a la provisión de energía producto de la biomasa. Quien ganó la licitación -que ha elegido al ferrocarril para realizar el transporte correspondiente- necesita que se le asegure el suministro de la materia prima para la generación de energía. En estos momentos se han hecho diversos contactos a efectos de incorporar estos temas y hacer viable este tipo de iniciativas.

El objetivo que nos planteamos es llegar en un lapso muy corto a 2:000.000 de toneladas, de manera de que al finalizar el quinquenio estemos cerca de las 3:000.000 de toneladas o un poco más.

El tema de la gestión lo podemos analizar desde el punto de vista de los talleres y del área administrativa. En el caso del área administrativa, hemos tenido un seguimiento constante de los costos operativos y lo que representa la masa salarial de la empresa AFE, que cuenta con 1.043 funcionarios. Entre marzo y abril de 2008 se hacían mensualmente entre unas 40.000 y 42.000 horas extras, como consecuencia de una suerte de metodología que se empleaba para organizar el trabajo. Indudablemente, con ese tipo de sistema, se veían incrementados los costos operativos que tenía la empresa. A raíz de las medidas que dispusimos en acuerdo con el Directorio, que fueron estudiadas con los representantes del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, hemos ido registrando un franco descenso en esta materia, al punto tal que el mes pasado alcanzamos el piso de 3.000 horas extras, que representan el 3.01 de la masa salarial. Este fue otro de los objetivos que cumplimos como consecuencia del planteamiento que hace un tiempo nos hizo la Oficina de Planeamiento y Presupuesto con relación a la restricción del 5% de la masa salarial. Si bien hubo necesidad de

implementar cambios e introducir algunos ajustes operativos para proceder a un descenso de esta naturaleza, lo cierto es que a través del diálogo correspondiente con el sindicato y las gerencias involucradas, lo pudimos lograr. Además, reconocemos que fue totalmente entendido por parte del funcionariado que la viabilidad de la empresa pasa por tener menores costos.

SEÑOR MINISTRO.- Quizá sería conveniente especificar cuántas toneladas se transportaron en el año 2008 y cuántas se movilizan actualmente.

SEÑOR ORELLANO.- Precisamente, a continuación iba a mencionar ese punto.

A efectos de que los señores Senadores tengan una idea, señalamos que con 42.000 horas extras se transportaron 1:300.000 toneladas, y tenemos previsto cerrar el presente año con 1:200.000. Las 100.000 toneladas de diferencia no corresponden a horas extras, sino a un descenso que se produjo como consecuencia de algunas medidas sindicales llevadas a cabo hace algunos meses, que fueron de público conocimiento. Quiere decir que tenemos un promedio de 85.000 o 90.000 toneladas mensuales, y si bien durante algunos meses no se superó la cantidad de 60.000, ahora se retomó nuevamente la tendencia al alza.

Para redondear el concepto, queremos manifestar que en torno a las horas extras existe un tema de desplazamiento. En realidad, no se trató simplemente de una cuestión de rebaja de costos -que, de por sí, lo amerita- sino de racionalidad para el mejor uso de los recursos estatales.

En cuanto a la parte comercial, ha sido establecido el seguimiento con los clientes, como así también las posibilidades reales de firmar contratos de suministro de carga fundamentalmente, para que ambas partes puedan tener derechos y obligaciones, y desmitificar lo que muchas veces se dice en cuanto a que de parte de la propia AFE había problemas, cuando la realidad que hemos constatado es que al inicio del mes nos prometían cargar determinada cantidad de toneladas y luego no estaban dadas las condiciones. Por ejemplo, nos pedían 40.000 o 50.000 toneladas y, transcurridas dos o tres semanas del mes, no habían pasado las 5.000 toneladas. Esta situación hizo necesario establecer una garantía para ambas partes. Si bien AFE debe ofrecer y asegurar el transporte, también tiene la obligación y la necesidad de contar con esa certidumbre en lo que respecta a la carga y, desde el punto de vista financiero, existe la opción de fideicomisar ese tipo de contrato, de forma tal de conseguir los recursos a nivel del sistema financiero y generar así la mejora de los vagones y la incorporación de algún otro material rodante. Estamos hablando de inversiones un tanto menores; sabemos que las que tienen que ver con infraestructura son mucho más importantes.

La parte reglamentaria va de la mano de las conversaciones que hemos venido manteniendo con el sindicato y, más allá del nuevo diseño y de la reestructura que se haga, resulta imperioso amalgamar y adecuar los reglamentos operativos con el nuevo tren sobre el que estamos trabajando. En cuanto a la incorporación de tecnología, se autorizó el uso de vías más modernas como, por ejemplo, el seguimiento del tren por GPS, lo que hace innecesario contar con personal en un punto y otro de las estaciones desde que el tren sale hasta que llega. Esto, a su vez, se ve reflejado en los costos. Podemos decir que hoy todas las locomotoras de AFE son seguidas por GPS a través de nuestras computadoras y esto nos permite saber por dónde transitan durante las 24 horas del día. Algunos dirán que se trata de un criterio de control; así es, sin duda, pero también pensamos en la efectividad, buscando lograr el mejor provecho en lo que respecta al uso de las locomotoras, elemento fundamental.

Ya hablé de la infraestructura, del material rodante y de la gestión comercial, administrativa y reglamentaria.

En lo que tiene que ver con inmuebles, hicimos un relevamiento a lo largo y ancho del país, a efectos de confirmar que la propiedad de las casas y de los terrenos de AFE es del Estado y, por lo tanto, este tiene la obligación de darles el mejor uso y sacar el provecho necesario. Por lo tanto, realizamos ese relevamiento y ahora firmamos casi 300 contratos con personas que ocupan esas

casas. Les dijimos que era necesario que se amoldaran a la normativa vigente y pasaran de comodato a arrendamiento. Si bien somos conscientes de que ese tipo de ingresos no va a solventar ni a eliminar el déficit, consideramos que es una manera de mejorar la gestión y sacar el mejor provecho al patrimonio de AFE.

Con respecto a los terrenos, tenemos un acuerdo con el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, por el cual aquellos que no son operativos para el sistema ferroviario y constituyen una posibilidad de generar grupos habitacionales en diferentes lugares -tales como Ismael Cortinas, Egaña en el departamento de Soriano, Artigas o San Carlos- son desafectados por AFE de su propia esfera, pasándolos a la citada Cartera, la que a su vez forma una cartera de tierras. Después esos terrenos son adjudicados a las cooperativas. Dentro de los préstamos, un porcentaje corresponde a la compra de terrenos; allí, por un acuerdo entre AFE y el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, se recupera parte de su costo. Esta es la posibilidad que brinda una política de Estado. AFE recupera un dinero que, de otra manera, tendría quieto, estancado.

En definitiva, hemos hecho un repaso y una puesta a punto de la situación actual.

SEÑOR MARTÍNEZ.- Cuando se mencionó el tramo entre Tres Árboles y Salsipuedes, y el que está para el lado de Chamberlain, no entendí bien si los recursos provienen de Focem.

SEÑOR ORELLANO.- El tramo entre Chamberlain y Salsipuedes, que es de casi 30 kilómetros, se hace dentro del mismo proyecto de Corporación Ferroviaria AFE. Como se recordará, en 2006 el Estado uruguayo hizo un aporte inicial de 604 millones. Eso se derivó de un excedente de la reducción de costos en la obra de 422 kilómetros. Entonces, el Ministerio determinó que sería una buena señal continuar trabajando con el mismo sistema, aplicando los ahorros generados a partir de la cifra transferida originalmente por el Ministerio de Economía. El Focem es para el restablecimiento de la línea para Salto.

SEÑOR PRESIDENTE.- El señor Presidente de AFE hablaba también de avanzar de 40 a 60 kilómetros en el tramo ya reparado Pintado-Rivera y pasar de 18 a 20 toneladas por eje.

SEÑOR ORELLANO.- Justamente, la segunda etapa es hacer nuevamente la obra Pintado-Rivera. Para mayor detalle puedo decir que se van a cambiar rieles donde no se cambiaron en la primera etapa -que es en el tramo entre Pintado y Chamberlain- se va a incorporar una cantidad de durmientes similar a la que se utilizó originalmente -son casi 100.000- se va a poner balasto de 10 centímetros, etcétera. Todo esto se va a hacer para que la vía quede en mejores condiciones, pase a una categoría internacional según normas de la ALAF y se logre una velocidad de transporte promedio de entre 40 y 60 kilómetros. El cambio de toneladas por eje, que es de 18 a 20, se va a hacer reforzando los puentes que existen a efectos de que toda la vía soporte el mismo peso. Esta va a ser una inversión similar a la realizada originalmente y está dentro del Programa Focem.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se hablaba de que el Programa Focem iba a representar alrededor de US$ 100:000.000. Me gustaría saber si esos recursos dan para algo más que el refuerzo del tramo Pintado-Rivera.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- Quisiera realizar una aclaración sobre el alcance de los fondos Focem.

Nosotros acordamos con el Ministerio de Economía y Finanzas que en este período de Gobierno la totalidad de los fondos Focem asignados a Uruguay se apliquen a la rehabilitación de la infraestructura ferroviaria. Esto representa alrededor de US$ 120:000.000. Una parte de esos recursos se van a destinar a la segunda etapa de la rehabilitación de la línea a Rivera, con los trabajos que el

señor Ministro mencionaba. En este caso, ya está casi todo pronto para realizar el llamado a licitación; simplemente, hay que terminar de preparar los pliegos. Este llamado a licitación no se puede hacer por el mismo procedimiento de AFE-CFU. Y luego lo que prevemos realizar con el resto de los fondos de 2012 es el tramo Salto-Paysandú-Algorta, para lo cual hay que preparar el proyecto y llamar a licitación. El destino del remanente que quede para el año 2013 todavía no está definido.

SEÑOR PRESIDENTE.- Es decir que con el Consorcio ya no se va a hacer y, por lo que veo, tampoco con la sociedad AFE-CND. Entonces, quisiera saber cuál es el procedimiento que se utilizará.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- Los fondos Focem destinados por el Mercosur a cada uno de los países exigen que se haga un procedimiento competitivo y un llamado a empresas. Este va a ser realizado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR ORELLANO.- Aclaro que la sociedad con la CND está prevista para los servicios de transporte de carga y traslado de pasajeros, y no para la parte de infraestructura.

SEÑOR MINISTRO.- Con respecto al resto de las inversiones que tienen que ver con la comunicación -para hablar en términos de departamentos, sería el tramo Tacuarembó-Fray Bentos porque el tramo Rivera-Tacuarembó está resuelto- estamos planteando la modalidad de participación público privada. Estamos realizando con la CND estudios de factibilidad para hacer un llamado dentro de la Ley de Participación Público Privada a fin de cubrir toda la infraestructura dentro de los puntos antes mencionados y toda la accesibilidad a los puertos. De esa manera -dentro de los planes estratégicos de AFE y de la política de transporte del Ministerio- nos acercamos a la cantidad de toneladas transportadas por ferrocarril. Básicamente, debemos tener en cuenta los productos que se transportan por ferrocarril; por ejemplo, es muy complejo transportar la madera por carretera y estamos comunicando zonas de mucha producción maderera, a lo que hay que agregar que la producción de granos de Uruguay también se ha incrementado. Esto no quiere decir que el transporte carretero se tenga que sentir amenazado porque solo estamos aspirando a captar una parte del incremento del volumen de producción. Si se le saca una fotografía al mercado actual, se podría observar que las condiciones se mantienen y AFE solo captaría parte del excedente de los crecimientos productivos que existen.

En lo que tiene que ver con el puerto seco de Rivera se ha planteado todo un desafío y se ha realizado alguna innovación como, por ejemplo, algunos emprendimientos público privados, entre lo público nacional departamental. Concretamente participarían, dentro de lo nacional, la Administración Central, la Intendencia y Entes. Esto sería toda una novedad jurídica. En España estuvimos asesorándonos y allí ya existe algún consorcio de esa naturaleza que maneja terminales logísticas. En realidad, la denominación “puerto seco” no es correcta pues son terminales logísticas. Esto nos permitirá avanzar mucho más y estaremos planteando un desafío de crecimiento muy grande porque habrá que incorporar la conectividad -lo dijo al pasar el señor Orellano- con Brasil y Argentina porque es relevante para los intereses de Uruguay.

Estamos en condiciones de cumplir el objetivo del año 2030, es decir, transformarnos en un centro logístico regional que nos permitiría captar la producción que viene desde el Paraguay y el sur del Brasil, algo que hoy no estamos haciendo. Subrayo que, con esta política de conectividad que estamos desarrollando, deberíamos incorporar al crecimiento de la producción nacional, incrementos en producciones que hoy no pasan por el Uruguay y que eventualmente podrían hacerlo. Estamos hablando, concretamente, de la soja paraguaya y de algunos volúmenes de producción del sur del Brasil que para Uruguay son interesantes, aunque pueden no serlo para esos países.

El señor Subsecretario me acota que el tema del puerto seco tiene que ver con la movilidad de contenedores en un lugar donde no hay mar. Por ejemplo, el puerto seco de Madrid, que es una terminal pequeña y que está conectando aeropuertos, ferrocarril y carreteras, mueve unos 62.000 contenedores al año. En el Puerto de Montevideo se están moviendo 400.000; si se contara con esa cantidad -con mucho menos estaríamos satisfechos- ni qué hablar de la posibilidad que tendría el tránsito aquí.

SEÑOR GAMOU.- Quizás el planteo que voy a hacer pueda parecer menor pero es importante para quienes hemos seguido este tema durante muchos años.

Recuerdo que en la década de los noventa -aquí tenemos a un señor Senador que fue electo a nivel nacional, pero que es oriundo de Rivera- a los productores de sandía de Rivera muchas veces les convenía más dejar que se pudrieran, que traerlas a Montevideo porque el costo del transporte en camión era tan alto, que la ecuación precio-costo no era rentable. Reitero que valía más la pena dejar que las sandías se pudrieran que transportarlas a Montevideo. Me gustaría saber si se ha hecho algún cálculo -aclaro que no pido cifras exactas- sobre el beneficio que implicará la puesta en marcha de la línea Rivera-Montevideo, es decir, cuánto podría bajar el costo del flete para los productores de sandías. Pongo el ejemplo de las sandías porque en Rivera esta es una producción muy importante. En síntesis, quisiera saber cuánto podría bajar el costo por kilo de mercadería en general.

SEÑOR SILVEIRA.- Los costos van a depender de la cantidad de toneladas que se pueda arrastrar y de si, junto a la carga de sandías, se pueden agregar otro tipo de vagones. La ventaja del ferrocarril es que puede compaginar distinto tipo de carga y en ese sentido el costo puede ser sumamente atractivo, aunque reitero que va a depender del volumen de carga y de que el tren salga con una formación de, al menos, veintidós o veintitrés vagones, lo que representa unas novecientas toneladas.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- No podemos dar un precio aproximado porque hay distintas variables que van desde la formación hasta la capacidad de carga del tren y, a su vez, habría que ver con qué tipo de camión se estaría comparando. Sin embargo, si se logran los niveles de eficiencia y de funcionamiento, en el costo de la tonelada transportada podría notarse una reducción de un tercio de rebaja, es decir, de un 30%.

SEÑOR ORELLANO.- Mi razonamiento va en la misma línea que el del Vicepresidente y del Subsecretario de AFE. En la medida en que por cada tren se transporte mayor cantidad de toneladas, es decir que recorra una distancia media importante, posea una mayor capacidad de volumen -por ejemplo, de cemento, combustible, madera, contenedores, arroz, soja, etcétera- o se complemente la tracción incorporando vagones -tal como se señaló acá y por eso es importante subir la capacidad por eje de 18 a 20- el costo va a bajar sensiblemente.

SEÑOR MINISTRO.- Quiero señalar que no es lo mismo transportar cemento a granel, grano o combustible, que aquellos productos con cuya manipulación que hay que tener cierto cuidado. Tampoco es lo mismo transportar manzanas que sandías. Aclaro que siempre estamos hablando en términos promedio. Sin embargo, queda claro que el transporte en ferrocarril es notoriamente más barato que en camión.

SEÑOR VIERA.- Tengo conocimiento de que al norte del país se está desarrollando la industria extractiva, que en gran medida depende de este proyecto -supongo que se está en tratativas- que posibilitará el armado de trenes que puedan llevar otras cargas, ya que es un medio de transporte más barato y viable para las cargas pesadas. Entonces, quisiera saber en qué situación se encuentra este tema.

SEÑOR ORELLANO.- En cuanto a la primera pregunta, quiero decir que sí, indudablemente, el tema está en consideración.

Por otra parte, la Intendencia de Rivera es un actor bastante estratégico en la articulación del proyecto Puerto Seco, con toda la potencialidad que tiene, no solo por el hecho de que puede solucionar todo un tema urbanístico y de tránsito en el departamento, sino también como una forma de estimular proyectos -entre ellos el de la industria extractiva que mencionó el señor Senador- y utilizar ese corredor ferroviario para sacar toda la producción. El señor Subsecretario me acota que omití señalar que la elección del corredor central Montevideo-Rivera no fue casual sino, justamente, por la potencialidad que tiene y porque al haber una gran cantidad de industrias, tanto en Tacuarembó como en Rivera, el hecho de que el Estado haya solucionado y rehabilitado la vía permitió el fortalecimiento de esos proyectos.

En el caso de Tacuarembó hay algunos proyectos industriales en marcha, y en Rivera han surgido a instancias de que se comenzaron y concluyeron los trabajos de rehabilitación de la vía. Por lo tanto, la respuesta concreta a la pregunta formulada por el señor Senador es que sí, que el proyecto está previsto y será canalizado por esa vía.

SEÑOR MOREIRA.- Me parece que el señor Ministro, el Subsecretario y los integrantes del Directorio han aportado novedades y noticias sobre la rehabilitación de la infraestructura ferroviaria que va a demandar y está demandando una enorme inversión de U$S 120:000.000 que se van a ejecutar con fondos de la Corporación Nacional para el Desarrollo e, incluso, van a venir más fondos para reforzar la inversión.

Recuerdo que en el Período pasado se había dictado un decreto a través del cual se crearía una sociedad anónima a efectos de que AFE se asociara con inversores privados para constituir una sociedad de economía mixta para gestionar servicios ferroviarios. Esto generó resistencia por parte de los trabajadores de AFE y por ello quedó sin efecto. En la última Rendición de Cuentas -tengo en mi poder los artículos- se creó la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario, como órgano desconcentrado del Poder Ejecutivo, que funciona en el ámbito del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, es decir que jerárquicamente depende del titular de esa Cartera.

No sé si ya ha sido designado el cargo de particular confianza para ocupar esa Dirección. Sabemos que se ocupará de asuntos muy importantes porque, además de la infraestructura -que es la base para que circulen los trenes, con velocidades y capacidades de carga que habiliten tener la rentabilidad y la aptitud a los efectos de contribuir al desarrollo de la producción nacional correspondiente- hay que agregar el material rodante y determinar quiénes serán los operadores. Entre otros de los variados cometidos de la recién creada Dirección Nacional de Transporte, está el de establecer los requisitos para ser operador ferroviario y habilitar a aquellos que cumplan dichos requisitos a definir los recorridos de cada uno en la red y fijar los criterios de prioridad en cada caso, indicando las preferencias sobre cada canal de circulación o tramo de infraestructura, así como determinar los cánones y las tarifas. Esto sí significa un cambio de dirección en ese sentido porque ya no será el ente AFE el que se encargue de operar y de disponer el material rodante, sino que lo harán privados o UTE o ANCAP, porque los interesados podrán ser públicos o privados.

Me gustaría saber en qué etapa está todo eso, qué tratativas existen, cuándo se pondrá en marcha esto que es nuevo y original porque se dio una gran discusión en la interna del Partido sobre este tema, muy especialmente en el gremio de los trabajadores que siempre se opuso a esta iniciativa. Sería interesante ver en qué etapa se encuentra este tema y saber cuáles son las expectativas del Ministerio, del Directorio de AFE, el volumen e importancia de inversiones y la dinámica esperada una vez que esté en funcionamiento. Recuerdo que en una concurrencia del Directorio se dijo que había 1.040 trabajadores; seguramente, cuando comience la operativa ellos ocupen su lugar en el Ente ferroviario o tengan una suerte de coparticipación en las tareas. Quisiera saber cómo imagina el señor Ministro y el Directorio de AFE esa operativa que, seguramente, después de que la infraestructura ferroviaria esté rehabilitada, se pondrá en funcionamiento. La inversión de sumas tan importantes de dinero en el material rodante de que dispone AFE no tiene mucho sentido. Me interesa conocer cuál es la expectativa que tienen depositada el Ministerio y el Directorio una vez que se articule esa importante inversión pública con el aporte del capital privado en la parte operativa y de material rodante porque realmente interesa a los uruguayos el nuevo ente, la nueva empresa pública. Si bien el señor Ministro habló hoy de aplicar el instrumento legal de la participación público privada, precisamente, para invertir en infraestructura, quisiera conocer la parte operativa. La asociación del capital privado en la parte operativa tiene que ver con lograr el volumen de procedimientos que requiere todo el país, desde hace muchos años.

SEÑOR MINISTRO.- Dijimos algo al principio de la reunión, pero no tengo inconveniente en repetirlo.

Cabe aclarar que sobre la base del decreto señalado por el señor Senador Moreira, en febrero de 2008 se hizo un llamado a interesados para la popularmente conocida Comercializadora de Carga, pero nadie se presentó. El llamado fracasó -diría, con total éxito- y no hubo interesados en operar. De todos modos, debo precisar que ese es el Decreto que pensamos modificar para efectivizar la transformación de AFE. Luego de que la transformación y la redacción del decreto correspondiente

sean llevados a cabo, debe darse una extensa conversación con el Sindicato, como la que ya hemos tenido y en la que hemos coincidido en muchos aspectos, pero no en lo fundamental, es decir, en que el Estado sea propietario de una sociedad anónima cuya mayoría accionaria pertenecerá a AFE en un 51% y -el otro socio- a la Corporación Nacional para el Desarrollo en un 49%. Se trataría, entonces, de una sociedad anónima de propiedad estatal que funcionará bajo la órbita del Derecho Privado exclusivamente para la empresa de transporte, tanto de pasajeros como de carne.

En el esquema institucional que tenemos pensado, el Ente Autónomo AFE será el responsable de la infraestructura; es decir que tanto las inversiones como el plan de infraestructura serán realizados por AFE Ente Autónomo porque, además de tener mayoría en una empresa de derecho privado, también será monopólica en el desarrollo de la infraestructura. AFE podrá elegir los mejores instrumentos y las sociedades que correspondan para cumplir su objetivo de mantener la infraestructura y para darle racionalidad y coherencia a una autorización que hoy existe, ya que no hay prohibición alguna para que quien no sea AFE pueda circular por las vías férreas uruguayas. El mercado nunca se propuso hacer traer material rodante y si bien, teóricamente, hay competencia, el problema está en que eso no ocurre porque no hay gente dispuesta a hacer las inversiones necesarias para crear una empresa ferroviaria privada que compita con AFE. No hay posibilidades de ello; si esa eventualidad tuviera lugar, entendimos que, para tener coherencia y racionalidad, había que crear una Dirección de Transporte Ferroviario por fuera de los actores con los que eventualmente competirían, a los efectos de garantizar la neutralidad en la operación. A modo de ejemplo, en la carretera los camiones pueden circular a la hora que quieran, pero en la vía férrea eso no se puede hacer.

Nos encontramos en un proceso donde las decisiones están próximas. Para esta transformación, hemos elaborado un borrador de decreto que está a estudio de la Asesoría Jurídica de la Presidencia de la República, a través del cual se separarían las contabilidades. De esta forma, la empresa de transporte no arrastraría las pérdidas que significa la inversión en infraestructura, así como las empresas que circulan por las carreteras no arrastran en sus contabilidades los gastos que se hacen por el mantenimiento de la infraestructura.

Se trata, entonces, de una empresa que operaría bajo el Derecho Privado, para la que el Estado dispondrá los mismos recursos que vierte actualmente; obviamente, el resto deberá autoconstruirse, para lo cual recibirá el patrimonio actual que tiene en material rodante y demás. ¿Por qué funcionará bajo el Derecho Privado? He insistido -y lo seguiré haciendo- en que no es por las relaciones laborales. A esta altura, a los trabajadores les hemos ofrecido cinco alternativas. La primera de ellas es que se mantienen trabajando en AFE sin ninguna alteración de sus condiciones actuales; la segunda, que si mediante un proceso competitivo ingresaban a trabajar a la empresa de propiedad estatal de Derecho Privado y no les gustaba o la empresa no estaba conforme con su rendimiento, tenían asegurado el regreso a su anterior trabajo en AFE sin ningún menoscabo en sus remuneraciones y derechos; la tercera, es que podían pasar a desempeñarse en la Dirección de Transporte Ferroviario que se creará en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas; la cuarta, consiste en la disposición a negociar con los trabajadores un retiro incentivado; y la quinta, -obviamente, con nuestro acuerdo y el del Ministerio de Economía y Finanzas, el Embajador Julio Baráibar culminó negociando un acuerdo con el sindicato- es el ofrecimiento de una jubilación anticipada a los 55 años, con un plazo de espera de tres. Es decir que se espera tres años a las personas que actualmente tienen 52 años, para que puedan jubilarse.

Todas estas cuestiones fueron planteadas como elementos para llegar a un acuerdo, que no se logró respecto de la cuestión fundamental: en qué órbita del Derecho funcionaría una y otra. ¿Por qué queremos funcionar bajo el Derecho Privado? Porque queremos que la empresa estatal tenga todas las facilidades que tienen los privados para hacer negocios en cuanto a la rapidez de los tiempos de decisión. Esta no es una decisión caprichosa porque hasta el momento no se ha puesto en práctica la legislación que habilita la circulación de empresas no estatales por nuestras vías, pero Uruguay, en términos estratégicos, va a ser un polo logístico regional y la interconexión con Argentina y con Brasil -con Argentina está hecha y con Brasil se termina en diciembre- está ejerciendo presión para que otros operadores del transporte -tanto en el caso brasileño como argentino son empresas privadas- empiecen a tratar de competir con nosotros. Lo que queremos es darle la facilidad a la empresa estatal para que pueda hacer negocios y, eventualmente, asociarse con distintas empresas en determinados tramos del negocio -que es la facilidad que tienen los privados- o, como ya está haciendo AFE con actores públicos y privados, cambiar fletes por material rodante. Es una manera de que AFE vaya

logrando sobrevivir como empresa o mejore su accionar sin necesidad de hacer grandes desembolsos iniciales. Eso se puede hacer, pero necesitamos que el Ente tenga todos los instrumentos y las herramientas como para poder actuar con mucha rapidez en un negocio que va a ser cada día más importante. Esto está a punto de ocurrir.

Con respecto a las expectativas de carga, como ya dijo el Presidente, nuestra aspiración es llegar, en un tiempo no muy prolongado, a cuatro millones de toneladas en un plazo de diez años de transporte por parte de AFE, y al final del Período estar cerca del 10% de las mercancías que se trasladan. Actualmente, en Uruguay se transportan veinte millones de toneladas, ocho de las cuales son productos forestales, seis son granos y el resto son producciones de otro tipo. Calculando un incremento, estamos pensando en el traslado de dos millones y medio de toneladas. Como bien se decía, los productos a granel y los de mayor volumen, como minería, forestación, cemento, granos -por ejemplo, el arroz- y, dentro de las leguminosas, la soja, son los más atractivos. Inclusive, si incorporamos los contenedores, podríamos estar hablando de un salto cualitativo importante.

Existen otros emprendimientos productivos en Uruguay que van a demandar decisiones económicas que se están por tomar pero que dependen de cuánto se reactive AFE. Por lo que señalaba hoy el señor Senador Viera, algunos emprendimientos comenzarían solo si tienen asegurada la infraestructura de transporte, si no, los costos son tan elevados que la ecuación no les rinde.

¿Qué estamos pensando, entonces, con la Ley de Participación Público Privada? Estamos pensando en una inversión en infraestructura cercana a los US$ 280:000.000. Si se divide esa cifra entre veinte años, queda una cuota anual bastante significativa. Los fondos Focem no reembolsables, en realidad, son para abarcar una parte de todo lo que tenemos que hacer. Tenemos que cubrir Fray Bentos, Río Branco-Montevideo -allí hay cemento- y también hay otras posibilidades, como Nueva Palmira y Montes del Plata -donde va a haber que hacer un corredor nuevo- y el puerto de La Paloma. Aquí hay vía férrea que tiene que ser reactivada, por lo menos el tramo Pan de Azúcar-La Paloma, ya que en Pan de Azúcar se instaló una fábrica privada de cemento cuyo destino es Brasil, que va a ser un gran consumidor de cemento, aunque ya lo es puesto que en el 2014 es sede del Campeonato Mundial de Fútbol y en 2016 de los Juegos Olímpicos. Además, la construcción de represas está demandando mucho cemento y es mejor transportarlo por los puertos más cercanos a Brasil que hacerlo desde Montevideo. Por eso, es fundamental rehabilitar el tramo Pan de Azúcar-La Paloma que está en un estado bastante calamitoso.

No estoy planteando algunas cosas que ya vimos como proyecto.

Importa destacar que, por un lado, tuvimos la fortuna y, por otro, la desgracia de participar de una reunión en Chile con los responsables de la infraestructura de ese país, de Argentina, de Brasil y de Uruguay. Los actores privados hicieron referencia a ciertos proyectos y algunos se van a concretar. Se trata de túneles que conectan la frontera entre Argentina y Chile; otros -que tienen inversiones en nuestro país- hablan de un tren ferroviario y de hacer un túnel de 52 kilómetros dentro de la montaña. También se piensa en un tren eléctrico -porque se busca evitar la combustión y reducir costos en ventilación- que operaría en los dos extremos, con terminales multimodales donde el camión subiría al tren, los choferes viajarían en un vagón y, luego de transitar los 52 kilómetros, volverían a subir al camión y se irían. Sería lo ideal, pero no estamos pensando en hacer eso. El problema radica en que hay que evitar los costos que implica pasar del camión al tren y del tren al barco. Ese ejercicio, solo para la producción de madera en Rocha implica un incremento de US$ 6:000.000 en los costos. Siempre digo -y es un elemento central- que el multimodal es una linda manera de transporte, pero si sale más caro el productor no la va a usar. La desgracia fue que cuando se habló de la conexión Pacífico-Atlántico que tenían prevista los inversores, en ningún momento se mencionó que pasaría por Uruguay, ni por vías férreas, ni por carreteras.

Estamos trabajando con la Dirección Nacional de Aduanas para ofrecer facilidades y la razón es muy sencilla: si el camionero está parado cinco horas en cada frontera, prefiere estar todo ese tiempo en Paso de los Libres, aunque la circulación demore más. Estamos intentando resolver esos temas con el uso del precinto electrónico y tratando de facilitar los trámites. También se prevé reducir el tiempo de espera en la frontera entre Argentina y Uruguay, y entre Uruguay y Brasil, lo que implicará un acuerdo para que los brasileños se trasladen a la frontera argentino-uruguaya, y los argentinos vayan

hacia la uruguayo-brasileña porque la unión del corredor bioceánico, al pasar por Uruguay, va a depender de eso.

El expresidente Lagos en una reunión que mantuvimos nos dijo que las infraestructuras por sí solas no resolvían los problemas. Ellos habían hecho una excelente carretera que comunicaba Chile con Brasil, pero el problema era que los transportistas solo podían usarla cinco horas por día. Como las Aduanas y las Oficinas de Migración tenían horarios y feriados distintos, la mayor parte del tiempo la frontera estaba cerrada y no había personal. Esas son cosas que debemos resolver porque en menor medida también ocurre con el tránsito de mercancías. Estamos empeñados en mejorar estos corredores porque el ferrocarril es una vía rápida y segura para conectar distintos puntos.

Estamos trabajando en eso, hay expectativas pero no tenemos mucho tiempo para resolver estos asuntos.

SEÑOR MOREIRA.- Si no entendí mal, acá hay una Sociedad Anónima constituida: la Corporación Ferroviaria del Uruguay integrada por AFE y la Corporación Nacional para el Desarrollo, que se encarga solo de la infraestructura ferroviaria. Luego se constituirían más sociedades anónimas - donde participarían AFE y la Dirección Nacional de Transporte- para encargarse de las operaciones. Lo que no entendí muy bien es cuál va a ser la forma jurídica que se va a adoptar para las operaciones y para el aporte del capital privado.

SEÑOR MINISTRO.- La Corporación Ferroviaria del Uruguay es una sociedad entre AFE y la Corporación Nacional para el Desarrollo, a cuyo cargo estará la infraestructura en determinados puntos. Es una concesión similar a la del transporte carretero, que tiene la Ruta Interbalnearia pero no toda la red, como es el caso de las Rutas 3, 5 y 8. La CFU se podría seguir encargando de eso, pero AFE es la que va a estar a cargo del mantenimiento de toda la infraestructura, salvo del corredor que tiene concesionado -o concesione en el futuro- la CFU o por Ley de Participación Público Privada. O sea que toda la infraestructura es responsabilidad de AFE, así como toda la infraestructura de carreteras es responsabilidad del Ministerio, aunque la tenga concesionada, como el caso de la Interbalnearia.

Por otro lado está AFE-Transporte, que se encarga del transporte ferroviario. Es una Sociedad Anónima con mayoría de capital de AFE y minoría de la Corporación Nacional para el Desarrollo, cuyo negocio es solo transportar. No se ocupa de las vías ni del tráfico, ya que de eso se encarga AFE-Infraestructura. Es una empresa que sólo transporta pasajeros y carga y realiza servicios logísticos conexos. En definitiva, AFE se desdobla en dos empresas: en la parte pública hace la infraestructura y en la parte privada se asocia con la CND, que es pública, para hacer el transporte.

A su vez, la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario es la reguladora del mercado. El hecho de que tengamos una empresa de transporte de propiedad estatal regida por el Derecho Privado no impide que algún privado pueda entrar en el negocio. Por ejemplo, puede haber algún argentino o brasileño que desee traer algún tren y, en ese caso, ¿quién es el que dice cuál tren va primero y cuál va segundo, o cuáles son las condiciones que tiene que reunir la empresa para poder circular por el Uruguay? Es lo mismo que sucede con los camiones; alguien tiene que decidir qué antigüedad debe tener, cómo debe ser el estado de las máquinas y el canon que debe pagar para circular por nuestras vías. Teóricamente, eso tiene que ser resuelto por un organismo "neutral", dado que se rige por el Derecho Privado porque si lo resolviera AFE decidiría que todas sus mercancías pasaran primero y después las de los demás; y en logística el tiempo es fundamental, llegar en hora es fundamental.

Nosotros creemos -lo dicen nuestros estudios y los de expertos internacionales- que nuestro mercado no es atractivo para que haya más de una empresa, pero nunca se puede descartar. No podemos legislar para los próximos cinco años; se debe pensar en qué puede suceder en los próximos 10, 15 o 20 años. Si realmente se siguen dando estos niveles de crecimiento, no sabemos qué puede pasar. Los puertos de Brasil y Argentina están pudiendo sacar sólo su producción nacional y algo más, pero debemos pensar qué pasa con los productos de Paraguay y Bolivia. La propia producción argentina y brasileña en exceso va a tener atolladeros logísticos muy grandes que nosotros tendríamos que aprovechar y eso es en lo que estamos pensando.

SEÑOR MOREIRA.- Quiere decir que el aporte del capital privado va a venir por el lado de la Ley de Participación Público Privada.

SEÑOR MINISTRO.- Podrá venir de allí y de los negocios que pueda armar parcialmente AFE. Por ejemplo, los mineros de Rivera le pueden decir a AFE que necesitan transportar y proponerle que le compran el material rodante para que transporte gratuitamente, o por el 10% de lo que vale, durante treinta años. Hay infinidad de posibilidades de negocios; las que existen cuando una empresa está funcionando. Lo de Ancap es lo que está más avanzado, pero esta empresa es pública. También se va a hacer con públicos, pero con privados es mucho más rápido. No es que AFE no lo haga ahora -los miembros del Directorio ya dieron ejemplos de que eso se está encarando- pero lleva un tiempo mucho mayor. Si un arrocero me plantea un negocio y le respondo que le voy a contestar dentro de tres meses, me va a decir que en ese plazo ya no tendrá más producción. Hay cosas que hay que resolverlas con rapidez.

SEÑOR MOREIRA.- Esa es la segunda Sociedad Anónima, AFE y Corporación Nacional para el Desarrollo con el 51%.

SEÑOR MINISTRO.- Exactamente

SEÑOR MOREIRA.- Antes era al revés: el 51% era de privados y el Estado era minoría, con derecho a veto.

SEÑOR MINISTRO.- Exactamente.

SEÑOR PENADÉS.- Con relación a la segunda explicación terminé de entender cómo va a ser el complejo funcionamiento de AFE-Infraestructura y AFE-Transporte. ¿Cómo va a ser el organigrama de estas dos empresas? ¿Van a estar dirigidas por el mismo Directorio? ¿Van a estar compuestas por un mismo cuerpo gerencial? ¿Funcionarán en la misma lógica con que ha venido actuando el Ente hasta ahora, o se piensa algún tipo de modificación estructural, la cual implicaría, entre otras cosas, la modificación de la Carta Orgánica de AFE? La ley de creación de AFE establece una serie de competencias pero, al desglosarse en dos empresas, quizás habría que pensar en algunos mecanismos legislativos. En ese sentido, me gustaría saber que está pensando hacer el Gobierno con respecto a los cuerpos gerenciales y al propio Directorio. Si entendí bien, se está hablando de dos empresas con cometidos diferentes.

Por otro lado, hasta ahora no ha habido interesados en realizar un emprendimiento de transporte privado del ferrocarril. ¿El Gobierno piensa estimular este tipo de emprendimientos? Sé que en el pasado hubo intenciones de hacerlo y por diferentes trabas esas inversiones fueron desestimuladas. Entonces, me gustaría saber cuál es el espíritu con que este Gobierno pretende llevar adelante la posibilidad de que el día de mañana circulen, no solamente ferrocarriles de otros países, sino también ferrocarriles de capitales privados compitiendo con AFE-Transporte.

La tercera interrogante está relacionada con el transporte de pasajeros. Con respecto al preacuerdo signado entre Uruguay y Argentina y la llegada del famoso tren a Salto, que se anunció que en algún momento iría a Paso de los Toros y hoy ya se dice que llegaría a Paysandú, nos gustaría conocer en qué formato jurídico se maneja esto. La empresa argentina es privada y, por lo tanto, me gustaría saber cómo será sustentada jurídicamente la eventualidad del trasiego del transporte por parte de esta empresa, en territorio nacional. Además, agrego que me ha llegado información de que esta empresa ha manifestado interés en comenzar a participar en otros corredores, fundamentalmente metropolitanos, del transporte de pasajeros. En ese sentido, me gustaría que me informaran en qué situación se encuentran estas eventualidades para tener un debido conocimiento del tema.

SEÑOR MINISTRO.- No creemos que haya que hacer alguna modificación a la Carta Orgánica porque ésta autoriza a AFE a hacer algunas cosas y no está obligado a hacer todas las que allí están planteadas.

Con respecto a la empresa de transporte de Derecho privado de propiedad estatal, tampoco hay que hacer ninguna modificación legal porque, como la ley nos autoriza, iremos por la vía reglamentaria, es decir, del decreto. A su vez, hoy por ley pueden circular por las vías quienes pidan la autorización correspondiente. Por lo tanto, insistimos en que desde el punto de vista legal no hay que hacer ninguna modificación.

Es muy pertinente la pregunta del Senador Penadés. Al respecto, debo decir que hicimos un llamado público a una consultoría para el armado de lo que es la estructura gerencial de la operadora de transporte, ya que moverse en el Derecho privado no es lo mismo que hacerlo en el Derecho público: hay que regirse por un modelo organizativo, empresarial, totalmente distinto al de la infraestructura. En lo que tiene que ver con AFE Ente Autónomo, tendrá que tomar las decisiones correspondientes por si considera conveniente rearmar. De todos modos, ya se está en el camino del reestudio de todo el organigrama de AFE actual, incluyendo cosas que antes no se incorporaban. Sobre algunos de estos temas, que antes no considerábamos muy relevantes, como el de la seguridad, se encarga el Director Cusano. Por lo tanto, en ese caso también la estructura gerencial seguramente tendrá algunos énfasis distintos a los que tiene actualmente. Sí van a existir transformaciones gerenciales, pero no habrá cambios legales. Ahora bien, es obvio que debemos hacer un esquema de operaciones distinto: por un lado, está la empresa de transporte, que es netamente comercial y tendrá que poner un énfasis muy grande en eso; y, por otro, está la empresa de infraestructura, que también es importante y deberá poner más énfasis en esta cuestión de infraestructura, señalizaciones y todo el tema de la tecnología que hay que incorporar para la operación de los trenes. Si bien las autorizaciones generales serán concedidas por la Dirección de Transporte Ferroviario, en vía, el que dice quién pasa primero y quién no es la empresa encargada de la infraestructura; eso es obvio.

En cuanto a la constitución de las sociedades, debo decir que el Directorio de AFE no va a sufrir alteraciones y se va a integrar completo a la empresa privada de transporte. Nosotros estamos imaginando un subdirectorio de AFE que en el Ente Autónomo va a funcionar con los tres Directores en la parte de infraestructura; cuando funcione la empresa privada habrá tres directores más los dos representantes de la Corporación Nacional para el Desarrollo como delegados de su accionista. Habrá un Gerente General que deberán designar ellos -según nuestra idea- mediante procesos competitivos, pues nos da más garantías a todos. Ese es el camino que vamos a seguir.

El otro punto a considerar es el relativo a los pasajeros. Nosotros fuimos muy cuidadosos en los convenios que firmamos con la República Argentina porque como país nos interesaba retomar una conectividad ferroviaria entre Concordia y Salto, porque eso es bueno para los intereses políticos del Uruguay; si llegaba a Paysandú era aun mejor. Como los empresarios argentinos querían llegar a Paso de los Toros, nosotros les permitimos hacer corridas de prueba, celebramos un convenio marco y luego un convenio particular de AFE con la empresa, por el que AFE -que era la que concedía el permiso- autorizaba a circular por nuestra vía con su personal, en un período de prueba al pasar la frontera. De este modo, si bien el tren era argentino, quienes lo conducían y llevaban el control eran uruguayos. De todos modos, manifestamos la siguiente preocupación a la empresa: aun en la prueba manteníamos alguna aprensión, por dos razones. En primer lugar, por las tarifas que se pudieran cobrar, porque podrían consagrar una competencia desleal con las empresas de transporte colectivo de ómnibus uruguayas. No escapa a la inteligencia de los señores Senadores que una parte del transporte ferroviario en Argentina es subsidiada y nosotros no queríamos que esos subsidios terminaran trasladándose al Uruguay. Hemos logrado ser exitosos porque las tarifas -en la medida en que quieran circular vamos a tener que regularlas a través de la Dirección de Transporte Ferroviario- son iguales a las del ómnibus. Por lo tanto, el costo del pasaje en tren de Salto a Paso de los Toros es igual al de un ómnibus. Como bien decía el Director General Ferrere, planteamos que ese no iba a ser un negocio próspero porque cuando se agotara el número de pasajeros que, con una visión nostálgica, quieran mostrar a sus nietos cómo se viajaba en tren, era evidente lo que iba a suceder. No hay que olvidar que un recorrido de siete horas en tren desde Salto a Paso de los Toros se puede hacer una vez, tal vez dos, y si se dispone de mucho tiempo, tres.

También nos preocupa el hecho de que una vez que se establece un servicio de transporte -en este punto quiero pasar un aviso para los ómnibus- aunque lo utilicen cuatro usuarios, si la línea se elimina, se produce un escándalo público. Por esa razón somos muy cuidadosos al momento de analizar la posibilidad de nuevas líneas porque el usuario no entiende si la línea da pérdida o ganancia. Fue por eso que planteamos que el hecho de que se circulara con pocos pasajeros iba a determinar

que en algún momento se pidiera un subsidio y frente a esa alternativa aclaramos que no cabía ilusionarse con esa posibilidad, que en Uruguay no va a haber subsidios. La otra hipótesis es cerrar el negocio, y por eso logramos persuadir a la empresa de que se circulara hasta Paysandú, porque allí se conjugan nuestros intereses.

¿Qué pasa con el corredor metropolitano? Sobre este punto tiene buena información el señor Senador Penadés. Nosotros estamos interesados en reflotar el corredor metropolitano y esto es así porque tenemos una demanda que ha aumentado. Las horas pico son un problema, el transporte en ómnibus es complicado, pero tampoco estamos dispuestos a desvestir un santo para vestir otro. Nuestro esquema es que a partir de AFE podamos concretar un consorcio junto con las empresas de transporte de autobuses, que son las que circulan por los corredores donde vamos a mejorar la situación de AFE. Si se trata, por ejemplo, del trayecto Montevideo-25 de Agosto, se puede pensar en una sociedad comercial entre AFE y las empresas de transporte que circulan por esos corredores. De ese modo, como dijimos ayer, estamos haciendo una invitación a participar de un negocio. Ahora bien, también decimos con mucha tranquilidad que nadie está obligado y quien quiere perder el tren, lo pierde. Los negocios son crueles, pero así funcionan.

¿Cuál es el esquema de proporción de negocio con los argentinos? Ellos nos arriendan el material rodante, es decir los vagones, mediante un leasing, por un precio que queremos discutir y que se basa en cantidad de pasajeros por kilómetro recorrido. Además, nos plantean realizar ellos el gerenciamiento y el mantenimiento de las unidades. Entonces, el precio por kilómetro del arrendamiento -que termina siendo un leasing- incluye el mantenimiento de la dupla de los coches motores. La ley no impide que un actor privado participe en el corredor, aunque debe quedar claro que no estamos estimulados a hacer eso y ya se lo expresamos claramente a la gente de Anetra. Si ellos quisieran venir a instalarse, sin subsidios, nosotros tendríamos que ver cuándo los autorizamos y de qué manera. De todos modos, ese no es el modelo de negocio que estamos tratando de llevar adelante, ni el que nos ha sido planteado, aunque todavía no hemos adoptado ninguna resolución.

Dejé para el final una pregunta -no la quería eludir- que me pareció muy importante. Se preguntó si estábamos para estimular o desestimular la participación de otros actores o jugadores en el negocio ferroviario. Nosotros estamos para fortalecer a AFE, transformándola en una empresa que tenga todos los elementos que aquí se han mencionado. Queremos que AFE o la empresa ferroviaria estatal sea un jugador importante en el negocio ferroviario. No estimulamos ni desestimulamos a nadie a participar; no estamos en la actitud de poner barreras. Sin embargo, estratégicamente pensamos que si AFE está lo suficientemente fortalecida y es una operadora de negocios de transporte eficiente y con precios competitivos, el estímulo que tendrían los demás sería asociarse en parte del negocio, más que en competir, dadas las inversiones iniciales que hay que realizar en material rodante porque no es lo mismo un camión que un vagón. Es más, para el futuro modelo de negocios imaginamos que también hay que pensar en sociedades puntuales, como que los microempresarios puedan tener la posibilidad de tener su propio vagón. Por ejemplo, hoy existe el negocio de comprar la habitación de un hotel.

Nuestro objetivo es fortalecer a la empresa, pero funcionando en términos modernos. Lo que no queremos es que la sociedad siga subsidiando estas cosas; no en balde le pedí al Presidente que graficara el tema de las horas extras. Las 40.000 horas extras que había ahora se bajaron a 3.000 para transportar casi la misma mercadería. La sociedad no nos puede seguir perdonando esa ineficiencia. Esta sería la idea que tenemos y si viene alguien a competir, ojalá lo haga después que estemos bien fortalecidos y preparados porque eso da mayores posibilidades de negociación.

SEÑOR VIERA.- Me alegro por lo expresado. Hace años discutimos el tema de AFE y otrora teníamos posiciones diferentes. Por eso, me alegra escuchar algunos conceptos que si el señor Ministro los hubiera expresado en momentos en que se habló, por ejemplo, de hacer una empresa pública para la telefonía o parte de esta pero en el Derecho Privado, nos hubiéramos evitado muchas discusiones.

Quisiera saber, en definitiva, cuál es la diferencia entre este modelo y el planteado. El concepto de comparar la vía de tren con la carretera ya existía y, de alguna manera, a nivel del Ministerio se había concretado la tenencia, propiedad y responsabilidad de la vía férrea, lo que luego se reincorporó a AFE. Me pregunto cuál es la diferencia sustancial con aquel modelo, que conceptualmente es el mismo. Me refiero a separar todo el costo de mantenimiento de la vía del

negocio del transporte que, incluso, podría ser operado por privados. Eso era lo que estaba planteado y en la Administración pasada volvió a AFE.

SEÑOR MINISTRO.- Señor Senador: hay una diferencia que quizás no sea conceptual pero que se traduce en hechos. La propiedad de la infraestructura va a seguir estando en manos de AFE Ente Autónomo. Si bien en un momento pasó al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a partir del 2005 está nuevamente en poder de AFE Ente Autónomo; no pensamos tocar ese esquema. ¿Dónde está el parecido? Se parece en que hay un actor público responsable de la infraestructura y otro que está en la operación. Más allá de que los actores sean los mismos uno está en sociedad -es decir, un operador público en sociedad con otro público- y el otro es exclusivamente público. La diferencia está en que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas toma decisiones sin ser el propietario de la vía férrea. En algún momento lo planteé públicamente, y ahora quiero decir que sí, que en principio tenía otra idea, pero por suerte hay diálogo y los propios actores y Directores de AFE me convencieron de que no había una razón fuerte para cambiar la gestión de la infraestructura. AFE tiene un *know how,* una reserva que había que crear en el Ministerio, y volver a dar esos pasos implicaba crear una estructura burocrática nueva que tenía que conformarse con personal de AFE. En realidad, no veíamos cuál era el beneficio de ese cambio.

Conceptualmente es cierto que hay un parecido pero en la resolución no es lo mismo. Es más, incluso la Dirección de Transporte Ferroviario la pensamos como órgano desconcentrado -que depende del señor Ministro- justamente, para no generar un aparato burocrático que después termine complicándonos a todos. Lo más natural podría haber sido que estuviera dentro de la Dirección Nacional de Transporte, pero quisimos darle agilidad, una función, para no crear un aparato burocrático que termine agregando procedimientos, autorizaciones, sellos y firmas a trámites que se tienen que resolver rápidamente. De no ser así, podríamos estar ante la paradoja de crear una empresa en el Derecho Privado y terminar en un embudo burocrático con todas las autorizaciones que tiene que dar el Ministerio, con lo que estaríamos arruinando el objetivo que perseguimos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la visita del señor Ministro y de los integrantes del Directorio de AFE, a quienes solicitamos que luego lean las versiones taquigráficas porque si hay algún cambio o aclaración que hacer, serán bienvenidos.

SEÑOR MINISTRO.- Quiero aclarar que ya tuvimos una reunión con la Asociación Nacional de Empresas de Transporte Carretero y repasamos toda la agenda. En esa oportunidad Anetra reconoció que estaba equivocada en la información que brindó. En el verano se autorizó la línea -que fue muy exitosa- de Piriápolis a La Paloma y Anetra afirmó en este ámbito que continuó funcionando para una de las empresas. Esto no es verdad porque solo lo hizo hasta el último domingo de la Semana de Turismo.

Nuevamente estamos haciendo un llamado para que, mediante un proceso competitivo, las empresas se vuelvan a presentar porque en verano la línea es muy buena. Es más, manifestamos a nuestros interlocutores que en esos casos no había que quejarse si la línea continuaba porque trabajaba a pérdida y durante el invierno no se justificaba. Esa es la única aclaración. El tema de la empresa Solfy S.A., no lo planteamos -al igual que ellos- porque ya está resuelto. Con respecto al resto de las cuestiones, algunas tienen que ver con el departamento de Canelones donde ofrecimos los oficios para poder crear un fideicomiso. El Director Nacional de Transporte, señor Felipe Martín, ofreció los oficios para que Canelones creara un fideicomiso propio que ayudara a resolver la situación financiera de las empresas departamentales, porque allí nosotros no tenemos injerencia.

Con respecto al taxímetro, aunque no está en nuestra órbita, estamos haciendo oficios con el señor Felipe Martín entre la empresa Aeropuerto de Carrasco y los actores involucrados para llegar a buen fin.

SEÑOR PRESIDENTE.- Una vez más agradecemos la presencia del señor Ministro y de los Directores de AFE.

Se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 17 y 20 minutos.)